



通州冷知识

600年老城门再度“开启”

6月30日,静静等待了12年的北京地铁6号线通运门站正式运营。车站隐藏在运河商务区鳞次栉比的写字楼间,为通勤及旅游乘客提供了便捷的轨道交通。

通运门,在老通州人心中,这三个字承载着厚重的漕运及古城历史。这里曾是通州古城东大门,既抵御过入侵中原的瓦剌,也见证通州因运河而兴的盛景,后来逐渐消失在城市变迁中。但随着地铁通运门站开通,这座600年前的古城门再次开启。

明朝定名「通运」扼守京东咽喉

根据《北京市地名管理办法》,北京市的地名应遵循尊重历史、照顾习惯,体现规划、好找好记、规范有序的命名原则,而通运门站就体现了第一条原则。不熟悉通州历史的乘客看到“通运门”可能会误认为是根据通州漕运历史新起的地名,恰恰相反,这个名字非但不是新起的,更是已存在了600多年。自明朝起,通运门就是通州古城东大门。

公元1367年,朱元璋为了推翻元朝统治并统一中原,命大将徐达、常遇春挥师北伐。公元1368年,明太祖朱元璋定都南京建立明朝。同年八月,徐达攻克元大都,元顺帝逃往漠北,元朝至此灭亡。也是这一年,徐达率军攻克通州,麾下大将孙兴祖受命督军士修建城池。此前元末战乱,通州“堕城郭,始编篱寨为城”。于是孙兴祖在金元通州城基础上向南扩建,并在城池四周分设四门:西门名“朝天”,南门名“迎薰”,北门名“凝翠”,东门因正面对大运河,定名“通运”。

《元史》中记载“金改通州,取漕运通济之义”,不仅是通州得名,通运门的定名也契合通州“漕运通济”之根脉。通运门外即为运河码头群,漕粮、商品、人员和各类物资经此门进出通州城,是名副其实的漕运枢纽门户。

朱元璋及后续建文帝朱允炆在位时,北京处于边境地带,当时的通州城具有抵御北方民族入侵的军事功能,所以通运门外筑有半圆形瓮城。瓮城的南北两侧各开一门,分别称南小门和北小门。城门之内便是当时通州最繁华的商业街,商铺云集,见证了“万舟骈集,舳舻蔽天”的漕运盛景。

明永乐年间,为充实北京卫戍部队与北疆边防将士粮饷,于通州城修建大运中仓、东仓、西仓三大漕运官仓。明正统十四年(公元1449年),瓦剌军袭扰京畿,为护卫西、南二仓,总督粮储太监奏建通州新城。新城的东侧与旧城西侧相连,穿行两个区域需通过旧城西门即“朝天门”。此外新城设立南门和西门,分别题额“望帆云表”和“五尺瞻天”。旧城通运门仍为城东正门,成为“天子外仓”漕运第一门。南来漕船于石坝、土坝码头卸粮,经通运门入城内粮仓,再转运京师,通州“一京、二卫、三通州”的枢纽地位由此奠定。

新城紧挨旧城的格局一直持续到清乾隆三十年(公元1765年),这一年官府下令拆除旧城西门“朝天”,使新城与旧城合二为一,通州城最终定型,形成“一城五门”格局,即东门通运门、南门迎薰门、北门凝翠门三座旧城正门,新城南门改题“灌辅”,新城西门改题“神京左辅”。其中通运门

依旧扼守漕运咽喉,瓮城、城墙屡经修缮,持续承担城防、漕运、商贸三重使命,见证清代漕运鼎盛与市井繁华。

1900年,八国联军入侵通州,漕运系统遭受重创。晚清漕运衰落,通运门功能进一步弱化。民国时期战乱频仍,城楼、瓮城损毁严重,仅存城垣残迹。到了1952年,通州古城墙整体拆除,存续数百年的通运门就此湮没。原址形成北小门胡同,周边留存土坝、铜关庙、东大街等历史街巷。此后“通运门”这一名称逐渐淡出人们的记忆,只有翻开史籍文献才能找到它曾经的印记。

现在,通运门的样貌不再再靠史料中的只言片语还原,伴随着北京城市副中心与大运河文化带的高质量建设,消失在历史长河中的通运门也逐渐有了清晰的轮廓。西海子公园中有一个通州古城的铜制浮雕,这是按照清代通州古城的建置复原的,记者在浮雕上看到依据史实复原出的通运门。这是一座明初的北方官式砖石夯土城门。城门底座外包青砖条石,石砌墙基,底座上开单拱券城门。城门上方建有二层的砖木结构重檐城门楼,整体为抬梁式木构架,屋顶覆盖筒瓦,斗拱承托屋檐,整体没有繁杂的装饰,属于明代地方州城标准楼阁形制,另外四座城门的样式与通运门大致相同。

曾经漕运枢纽 今日商务核心

作为明清通州古城东门,通运门自明洪武元年诞生,便牢牢扼守大运河北端水陆咽喉,兼具城防、漕运、商贸三重功能。

通州区党史办专家郭宝祥介绍,由于河道淤塞等原因,明朝之后通惠河上游来水逐年递减。明嘉靖七年(公元1528年),直隶巡按御史吴仲奉旨疏浚通惠河,他放弃了元代的旧河道,自普济闸以下,河道改从通州城北进入白河(今北运河)。吴仲修竣后的通惠河起自北京东便门外的大通桥,沿元代通惠河故道向东,至通州城西北,在里二泗入白河又回到通州城北入北运河。同时吴仲在河口以南建石坝码头,在通州城东门外建土坝码头。

但是,由于地形的关系,通惠河入北运河处一直有高差,无法直接通航。因此,明代在通惠河河口处建石坝和卧虎桥跌水,上游积水形成“葫芦头”水域,作为北运河与通惠河倒船的泊船港,一直使用到清末。漕粮经石坝转入通惠河,然后溯河而上,经五闸逐级递运,一直抵达北京城大通桥码头。另外,为转运通仓漕粮,吴仲在通州城东关外建土坝码头一座,漕粮在此码头卸载,然后经通州

城东门搬运至通州仓储存。通惠河上的五座水闸和通州城的土、石二坝合称“五闸二坝”。

彼时运河岸边分设石坝、土坝两大漕运枢纽,分工明确:上游石坝转运赴京漕粮,下游土坝承担留存通州粮仓的物资转运,土坝恰好紧邻通运门瓮城外侧,成为漕运物资入城的必经节点。完整漕运动线清晰勾勒通运门的门户地位:江南漕船抵达土坝卸货,漕粮、南北百货、各地特产径直通过通运门,再经闸桥穿过穿城河,输送至城内中仓、西仓等大型官仓。源源不断的人流、货流汇聚城门外,催生连片繁华街市,形成明清通州核心商业带。

郭宝祥介绍,现存史料并未记载当年商户精确数量,但南大街、北大街、闸桥商业区,几乎依托通运门与运河漕运发展而来。闸桥距离通运门仅五六百米,是全城商贸中心,粮行、客棧、车马铺、杂货商沿街排布,往来漕夫、南北客商、地方官吏常年在此往来。江西会馆万寿宫也选址紧邻这片商贸沃土,印证此地商业繁荣程度。

如今的地铁通运门站坐落于运河商务区核心地带,这片曾承载繁华漕运商贸的土地,成为北京城市副中心

现代商务产业高地。这里水系纵横,滨水绿道、景观栈道沿河道铺开,高楼依水错落排布,蓝绿空间与现代楼宇交织,摆脱了传统商务区冰冷密集观感,工作之余可临水漫步,自然生态与都市商务完美平衡。

作为副中心产业核心,该片区重点发展总部经济、现代金融与科创产业,各类企业、专业服务机构集聚于此,形成完整产业生态。楼宇遵循绿色低碳标准打造,配套全链条商务服务,持续吸引优质资源落地,产业活力持续迸发。

这里打破商务区昼夜割裂的短板,打造全天候活力街区。滨水商业带汇集餐饮、文创、休闲业态,水上游览、露天市集、灯光夜游常态化开展,白天是商务办公、产业交流的专业空间,夜晚水岸灯火璀璨,烟火气十足。

多维交通便捷通达,地铁、城市道路、水上航线串联全城,居住、商业、文化配套一应俱全,构建宜居宜业宜游的复合型片区。流淌千年的大运河见证古今繁华,运河商务区延续通州因河兴商的城市根脉,勾勒出独属于城市副中心的水岸城市画卷。

「甩站」十二春秋 优先文物保护

走进北京地铁6号线通运门站,最先吸引眼球的不是宽敞的中庭,而是那两排造型独特的“Y型柱”。简约的线条、硬朗的质感,让这座地下车站散发一种独特的工业美学气息。自6月30日开通以来,通运门站凭借这一设计风格迅速“出圈”,成为市民和乘客争相打卡的网红站点。其实,这些备受追捧的“Y型柱”,早在2014年便已建成,在地下静静矗立了12年。

这12年的等待,与北京地铁6号线的建设历程密不可分。2010年,6号线二期工程正式列入北京市轨道交通建设计划,全长12.4公里,全部为地下线。作为二期8座车站之一,通运门站当时有一个工程用名——“新华大街站”。2011年2月,6号线二期工程正式开工,该站随之进入实质施工阶段。2014年,车站的主体结构全部完工。同年12月,北京地铁6号线二期开通试运营,这一站却未能同步开通。当6号线二期列车呼啸驶过时,这座车站只能“甩站”通过。这一甩,便是整整12年。

漫长的等待,源于一次意外的考古发现。在城市副中心,“文物保护优先”的理念早已融入城市建设的血脉——距离通运门站不远的路县故城遗址公园便是最生动的例证。2016年,在北京城市副中心建设初期,路县故城遗址破

土而出,这是汉代渔阳郡路县县治所在,总体保护范围达113公顷。面对如此规模的遗址,副中心建设没有选择“让文物给工程让路”,而是以“先保护后发掘、边考古边展示”的“公众考古”理念规划建设。2025年,路县故城遗址公园正式对公众开放,实现了文物保护与城市建设的和谐共生。

同样的理念,也贯穿于通运门站的建设全程。2011年3月,正在施工的地铁6号线通运门站东南部,勘探出了明清通州古城墙及瓮城遗址。遗址位于原通州新华东街东段北小门胡同,距北运河西岸300多米。从勘探情况看,遗址格局完整,城内道路、铺地、排水痕迹清晰可辨,完整印证了“通运门”这一历史坐标,更为大运河申遗提供了关键实物佐证。2011年9月至12月,北京市文物研究所对通州东城城墙遗址进行了正式考古发掘,发掘对象包括东城门、东城门瓮城及相邻的三段城墙等。经专家考证,正式确认此处为明清通运门瓮城遗址。

通运门,这个沉寂了数百年的名字,重新回到世人面前。2014年,北京市规划委员会公示地铁6号线二期沿线车站站名方案,原工程站名“新华大街站”正式更名为“通运门站”——重启600年地名,传承运河文脉。为妥善保护这一重要文化遗产,车站原有设计方案进行了重

大调整,将文物博物馆的空间纳入车站设计范围内,采用“退、让、避”等方法,在有限的空间内解决了建设与保护两者的冲突。

文物保护方案的确定只是第一步。通运门站迟迟无法开通的更直接原因,是“一体化开发”模式。车站的出入口等附属设施,全部位于一体化规划开发的地块中,需与周边地块同步建设。而周边一体化项目迟迟未能落地。在此期间,地铁6号线开行大站快车,部分慢车会在通运门站临时停车并等待后方快车超车,但列车停靠不开门。

2026年6月30日,北京地铁6号线通运门站终于开通运营。当乘客穿行于通运门站时,或许会留意到,站内已预留好专属的遗址展示空间——待到瓮城遗址博物馆正式落成,明清通州古城墙及瓮城遗址将在这里原址重现,人们将真正实现“在车站里逛遗址”的独特体验。

本报记者 张群琛 王戡 张钊齐

